POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 10 | WARSZAWA, LISTOPAD 1934 | ROK 1



Z wybrzeża i morza

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO za miesiąc wrzesień r. b. wynosiły 649.853 ton. W porównaniu z sierpniem r. b. suma ogólna obrotów towarowych portu gdyńskiego zmalała o przeszło 12 tysięcy ton. Przyczyną tego jest spadek, jaki zaznaczył się w wywozie zamorskim (przeszło 22 tysiące ton), gdyż zarówno przywóz zamorski, jak i obrót przybrzeżny wzrosły.

RUCH STATKÓW W GDYNI I GDAŃSKU Przez port gdański w miesiącu sierpniu r. b. przeszło ogółem 977 statków o łącznej pojemności ponad 556 tys. ton; w tym samym czasie przez port gdyński przeszło ogółem 862 statki o łącznej pojemności ponad 780 tysięcy ton, a zatem, chociaż przez Gdańsk przeszło o 115 statków więcej, niż przez Gdynię, to jednak Gdynia prześcignęła poważnie Gdańsk pod względem ogólnego tonażu.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM wyniósł w miesiącu wrześniu r. b. ogółem zaledwie 514 osób, był zatem stosunkowo bardzo słaby, zwłaszcza, jeżeli się go porówna z ruchem pasażerskim z sierpnia, kiedy przez Gdynię przejechało 5.801 osób, lub z lipcem, kiedy ruch pasażerski w Gdyni wyniósł 4.096 osób. Spadek ten jednak jest o tyle zrozumiały, że, poza ożywionym ruchem turystycznym w miesiącach lipcu i sierpniu, do wzmożenia ruchu pasażerskiego przyczynił się w tym czasie w poważnym stopniu Zjazd Polaków z Zagranicy.

Z PODRÓŻY O. R. P. „ISKRA“. W końcu września r. b. powrócił do Gdyni po 5-miesięcznej podróży O. R. P. „Iskra“, wiożąc na swym pokładzie słuchaczy Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, którzy w czasie tej długiej podróży nabyli wymaganego od oficerów marynarki doświadczenia morskiego.

Obecnie zaokrętowani zostali na O. R. P. „Iskra“ nowo-przyjęci kandydaci, którzy przed ostatecznem przyjęciem do Szkoły Podchorążych Marynarki odbędą w ciągu października kilka podróży po Bałtyku, w czasie których wypróbowana zostanie ich wytrzymałość fizyczna.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH W KRAJU. Oprócz spuszczonego ostatnio na wodę traulera „Jaskółka“ w stoczniach krajowych buduje się jeszcze 3 okręty tego samego typu. Jeden z nich buduje się w stoczni gdyńskiej, dwa zaś w stoczni modlińskiej. Są to jednostki po 190 ton, zaopatrzone w silniki Diesela. Szybkość ich wyniesie około 14 węzłów.

TRASA PODRÓŻY STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA“. W dniu 16 września r. b. wyruszył w podróż naokoło świata statek szkolny „Dar Pomorza“.

Trasa podróży statku biegnie przez Kopenhagę, Santa Cruz, Santo Domingo, Colon, Panamę, Honolulu, Yokohamę, Kobe Nagasaki, Shanghai, Hong-Kong, Singapore, Batavię, Durban i wyspę św. Heleny.

Do Gdyni „Dar Pomorza“ powróci około 1 września roku przyszłego. Będzie on zatem w podróży blisko rok.

BEZPOŚREDNIE TRANSPORTY DO GDYNI. Ostatnio coraz częściej zdarzają się bezpośrednie transporty towarów z odległych nieraz portów do Gdyni. W dniu 27 września r. b. i 6 października r. b. przybyły naprzykład statki, wiozące do portu gdyńskiego, bezpośrednio z Galveston w zatoce meksykańskiej, ładunek złomu, bawełny i drobnicy.

KATASTROFA POLSKIEGO HYDROPLANU. Dnia 23.X r. b. zauważono około Piławy w Prusach Wschodnich lecące nad morzem trzy polskie hydroplany. Silny wiatr zapędził je daleko. Z braku benzyny wodowały na wzburzonych falach. Niemieckie kutry rybackie uratowały załogi oraz przyholowały do Piławy dwa hydroplany, trzeci zatonął.

Z RYBOŁÓSTWA MORSKIEGO. W przeciągu miesiąca września r. b. złowiono na całem wybrzeżu ogółem 233.845 kg. ryb, wartości 150.575 złotych.

W październiku zaczyna się sezon połowów śledzików, a jednocześnie przypada największe nasilenie połowów węgorzy.

Najobfitsze połowy węgorzy są wzdłuż półwyspu helskiego, zwłaszcza w pobliżu Jastarni, Kuźnicy i Chałup. Węgorze idą bądź do miejscowych wędzarni, bądź też do zamrożenia do chłodni rybnej. Na polskiem morzu łowi się rocznie przeciętnie 100 tysięcy kilogramów węgorzy.

Nasz żaglowiec

Liga Morska i Kolonjalna zakupiła w Kilonji pięciomasztowy żaglowiec, blisko 2.000-tonowy, któremu nadano nazwę „Elemka".

12 października „Elemka" wyruszyła do swojej nowej ojczyzny, gdzie ma zostać ożaglowana, doprowadzona do stanu używalności, przed wyruszeniem w daleką podróż do portów Zachodniej Afryki. Silny sztorm napotkał nasz żaglowiec w drodze do Gdyni. Szedł on bez żagli, na motorach. Przy silnym sztormie, dużych przechyleniach statku, praca motorów staje się bardzo nierówna, co powoduje łatwe zepsucie motorów. W walce z żywiołem morskim uległy motory, jeden po drugim uległ też przedni maszt. Wobec unieruchomienia statku dowództwo zmuszone było wezwać niemiecki holownik, celem przyholowania „Elemki" do najbliższego portu. Całą noc stano na kotwicach, dopiero nad ranem niemiecki holownik „Seemewe" zdołał podejść do „Elemki" i przyholować ją do Sassnitz. Załoga statku zachowała się sprawnie i odważnie; nie ponosi ona winy za uszkodzenia, które zresztą są nieznaczne. Żaglowiec nasz był ubezpieczony. Polski holownik „Ursus" przyholował „Elemkę" do Gdańska, gdzie przeprowadzi się gruntowny remont szkunera i naprawi uszkodzenia. Za parę tygodni będzie on gotów do wyruszenia w projektowaną pierwszą podróż do afrykańskich portów.

„Elemka" dawniej „Cap Nord" jest statkiem motorowo-żaglowym. Zbudowany on został w 1918 roku z amerykańskiej sosny, posiada 5 masztów i 2 motory o łącznej sile 700 koni parowych.

Został on zakupiony przez Ligę Morską i Kolonjalną dla celów handlowo-szkolnych. W swej pracy pionierskiej, na rzecz spraw morskich i kolonjalnych, Liga zajęła się też sprawą wielkiej wagi — naszego handlu zamorskiego. W handlu tym Polska pozostaje daleko poza innemi krajami, nawet państwami lądowemi. W roku 1933 wywieźliśmy do krajów pozaeuropejskich towarów i surowca wartości 74,6 miljonów złotych, gdy w tym samym czasie sprowadziliśmy z zamorskich krajów surowca i towarów za 256,5 miljonów złotych. Handel ten często nie omija i kosztownych, obcych pośredników. Ten stan, długotrwały stan naszego handlu zamorskiego, spowodował decyzję Ligi, która pragnie swojemi skromnemi środkami przyczynić się do znalezienia nowych dróg dla polskiej bandery, nowych rynków zbytu dla polskiego towaru. Żaglowiec Ligi szkolić będzie i zaprawiać kupca polskiego do szukania nabywców polskich produktów w krajach zamorskich, do sprowadzania stamtąd bezpośrednio surowców potrzebnych polskiemu gospodarstwu.

Do życia Ligi wchodzi pierwszy nasz żaglowiec. Szkolić on będzie i nas samych przez doświadczenie, wyniki pracy, wiadomości, które w swych podróżach, na dalekich morzach i w pozaeuropejskich portach, zdobywać będzie w sprawach morskich i kolonjalnych.



„Elemka", dawniej „Cap Nord", w niemieckim porcie Kilonja.

Od cywila do marynarza

Słowo marynarka wojenna posiada coś magicznego w sobie, a zawód marynarza pociąga niejednego młodzieńca, któremu śnią się dalekie podróże morskie, związane z nieodzownemi przygodami, zwiedzaniem nieznanych a ciekawych krajów, słońcem podzwrotnikowem i wogóle z wielu silnemi wrażeniami.

W istocie do pewnego stopnia słuszne są te marzenia. Dla człowieka, który naprawdę czuje szczere powołanie do niej, służba morska da mu pełne zadowolenie, a życie poza marynarką wojenną wyda mu się zbyt szarem i obcem.

Jednak do osiągnięcia tego ostatecznego celu nie wiedzie droga prosta i łatwa. Ci, którzy wstępują do marynarki wojennej, muszą być przygotowani na długą i poważną pracę.

Pod wieloma względami służba na okręcie wojennym różni są od służby wojskowej w formacjach lądowych.

Okręt wojenny jest to wielka i skomplikowana machina, którą obsługuje cały szereg specjalistów. Człowiek bez specjalności jest tylko zbędnym balastem dla okrętu, i jako taki nie może być wcielony do jego załogi. Dla osiągnięca zaś dostatecznego wyszkolenia, w danej specjalności okrętowej, potrzeba przynajmniej dodatkowych dwóch lat czasu. Jak wiemy, termin obowiązkowej służby wojskowej trwa przeciętnie dwa lata. Z tego powodu rekrut przydzielony do marynarki z poboru, na 2 lata, nie może liczyć na to, że będzie pływał na okrętach, że stanie się prawdziwym marynarzem — wilkiem morskim.

Jak powiedziałem wyżej, do służby morskiej potrzebne jest powołanie, i tylko ci, co licza się z tem, że ich właściwa służba morska rozpocznie się dopiero po upływie obowiązującego dwuletniego okresu, będą mogli być pasowani na rycerzy morskich, na prawdziwych marynarzy. To też marynarka wojenna jest bodaj jedyną formacją wojskową, gdzie ochotnicy stanowią daleko większy procent od poborowych.

Jakie koleje musi przejść młodzieniec, któryby chciałby się poświęcić ochotniczej służbie morskiej?

Przedewszystkiem musi przed terminem swego poboru zgłosić się do P. K. U., w którego rejonie zamieszkuje, i złożyć tam podanie o przyjęcie do marynarki wojennej. Wymienione P. K. U. odeśle go na komisję wojskowo - lekarską celem zbadania stanu zdrowia.

Wymagana jest prawidłowa budowa ciała i pierwszorzędny wzrok pod każdym względem. Po przejściu tej próby kandydat na marynarza podpisuje zobowiązanie do służby na okres 4 i pół lat, poczem zostaje przydzielony do Kadry Marynarki Wojennej w Gdyni. Kilka miesięcy rekruckiego szkolenia w służbie piechoty przerabia go z „cywila" na dobrego żołnierza. Po przejściu tego okresu służby, kandydat obiera sobie jedną ze specjalności okrętowych (artylerzysty, torpedysty, sternika - sygnalisty, maszynisty, motorzysty, palacza, radiotelegrafisty, teletechnika, elektrykarza, kucharza itd.) i zostaje przydzielony do Szkoły Specjalistów Morskich, która się mieści na krążowniku koszarowym „Bałtyk", stojącym na kotwicach, na redzie wewnętrznej w Gdyni. Tu po raz pierwszy rekrut styka się z życiem okrętowem i całym jego rygorem. Przez kilka miesięcy jest on członkiem załogi O. R. P. „Bałtyk" jako uczeń S. S. M. W tym czasie uczeń przechodzi cały szereg ćwiczeń praktycznych na przydzielonych do tego celu okrętach dywizjonu ćwiczebnego. Na nich też po raz pierwszy wychodzi na morze.

Po ukończeniu kursu, uczniowie S. S. M. zostają odesłani na poszczególne okręty bojowe, na niższe stanowiska pomocnicze dla odbycia samodzielnej praktyki.

Okres ten dla marynarza jest przełomowy — gdyż w czasie tym poznaje twardą szkołę życia morskiego, nabiera świadomości, że służba na okręcie wojennym związana jest z szeregiem poświęceń osobistych, dojrzewa w nim przyszły marynarz. Stałe obcowanie z żywiołem morskim hartuje jego duszę i ciało. Częste podróże zagranicę i związane z niemi wizyty oraz przyjęcia oficjalne i nieoficjalne wyrabiają w marynarzu ogładę towarzyską, zaznajamiają go z obcemi językami i rozszerzają jego światopogląd.

Po tym pierwszym okresie wyszkolenia

marynarskiego dalsza karjera marynarza zależy przedewszystkiem od niego samego. Ci, którzy w tym okresie uzyskali opinję dobrych marynarzy, mają otwartą drogę do dalszego szkolenia i awansów. Reszta zaś kandydatów dokańcza swoje zobowiązania 4-letniej służby w tym samym stopniu.

Marynarze, należący do tej pierwszej kategorji i pragnący rzeczywiście oddać się służbie morskiej podpisują zobowiązanie na dalszy 3-letni okres służby nadterminowej, i dalszej specjalizacji na kursie podoficerskim Szkoły Specjalistów Morskich. Po przejściu tego kursu otrzymują jako absolwenci ponowne przydziały na okręty bojowe w swoich specjalnościach, ale już w charakterze podoficerów specjalistów.

Taki marynarz jest już całkowicie zabezpieczony przed troskami życia codziennego, chyba że je sam z własnej woli stworzy.

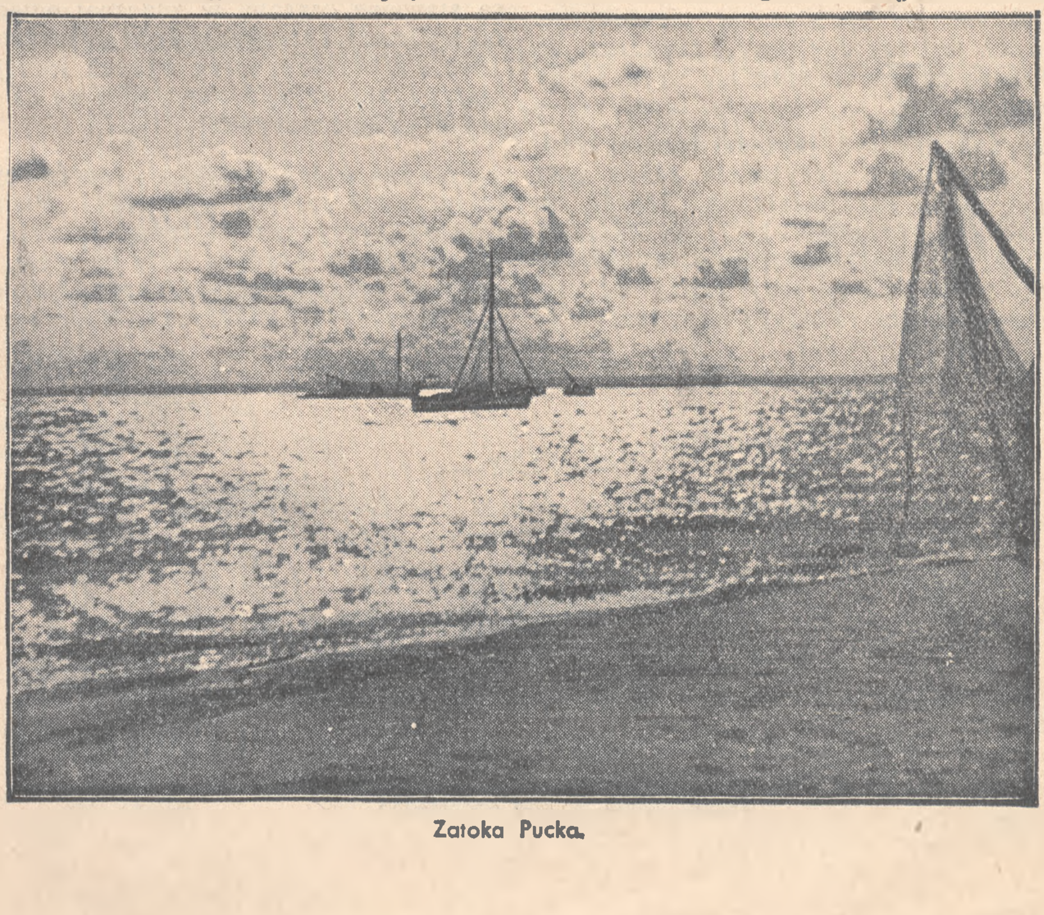
Ten drugi okres służby morskiej można nazwać okresem służby zawodowej, gdyż w przeważnej większości podoficerowie nadterminowi starają się uzyskać stopień podoficera zawodowego. Nie należy jednak zapominać, że uzyskanie tego stopnia jest uzależnione od wybitnej opinji władz przełożonych, oraz od wolnych etatów.

Podoficer zawodowy marynarki wojennej jest już specjalistą w swoim fachu par excellence, i otrzymuje już prawo do wysługi emerytalnej. Byt jego jest więc zabezpieczony.

Stopnie podoficerskie w marynarce są następujące: mat, bosman-mat, bosman, starszy bosman i bosman floty — odpowiadające stopniom wojsk lądowych: kapral, plutonowy, sierżant, starszy sierżant i chorąży. Oczywiście, że i uprawnienia podoficera coraz wyższych stopni znacznie się rozszerzają.

Co zaś się tyczy marynarzy poborowych, którzy chcą tylko odsługiwać swe 2 lata obowiązkowej służby wojskowej — to ci po przeszkoleniu w Kadrze, przechodzą do różnych oddziałów lądowych marynarki wojennej i pełnią tam zwykłą służbę, odpowiednio do przydzielonej broni, tak jak w wojsku lądowem. Marynarz, który tylko 2 lata służy, bardzo rzadko trafia na okręt — chyba w charakterze gońca.

Józef Woźnicki



Zatoka Pucka.

Obrona wybrzeża

Nie wystarczy posiadać tylko okręty wojenne, nie mając dla nich dobrych, mocno obwarowanych portów na własnem wybrzeżu. Porty takie są potrzebne dlatego, aby okręty mogły znaleźć w nich schronienie na wypadek napadu przewyższających sił nieprzyjaciela; w portach tych mogą również naprawiać uszkodzenia, uzupełniać zapasy ropy, węgla, smarów, amunicji i żywności. W większych portach są stocznie, gdzie mogą być okręty wojenne budowane. Te porty, czyli tak zwane podstawy (bazy) floty są zawsze silnie ufortyfikowane, żeby je zabezpieczyć od napadu floty nieprzyjaciela. Obrona bazy floty jest: artyleryjska, przeciwlotnicza i minowa.

Obrona artyleryjska zawiera pewną ilość dalekonośnych dział, które mogą strzelać na odległość do 40 kilometrów.

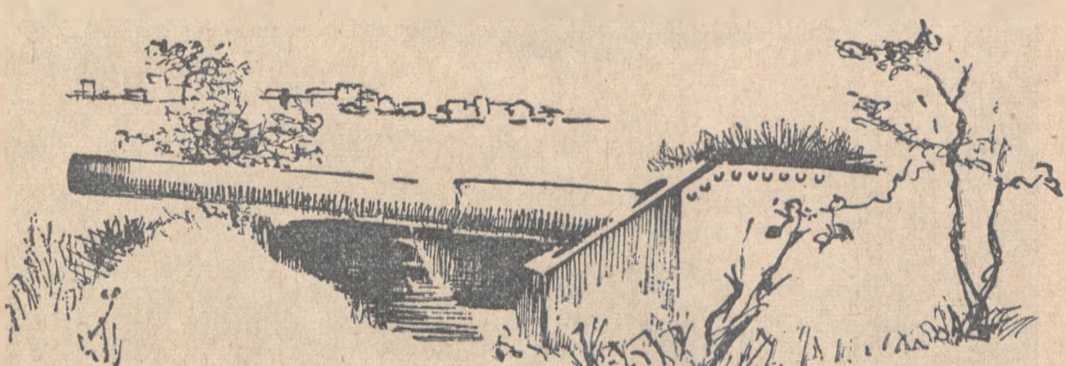
Działa te są ustawione na wybrzeżu przeważnie w basztach pancernych i są tak dobrze ukryte, że są z morza niewidoczne. Ogień ich jest tak dokładny i niszczący, że największe okręty wojenne nie są w stanie z niemi walczyć.

Aby zabezpieczyć port od napadu bojowych samolotów nieprzyjaciela każdy port posiada obronę przeciwlotniczą. Należą do niej eskadry samolotów, które na wypadek napadu, wylatują na spotkanie samolotów nieprzyjaciela i starają się je zatrzymać i nie dopuścić do portu. Pomaga im w tem zadaniu artylerja przeciwlotnicza, działa której są tak zbudowane, że mogą strzelać prawie że pionowo. Do obrony przeciwlotniczej są zaliczane takie środki, jak maskowanie (ukrywanie) ważnych budowli, aby były dla lotników niewidoczne, oraz ukrycie ich za gęstą warstwą sztucznie wytworzonego dymu (zasłony dymne).

Są aparaty, które mogą dokładnie określić miejsce, gdzie się znajduje samolot nieprzyjacielski, chwytając za pomocą specjalnego odbiornika dźwięki, które płatowiec wytwarza podczas lotu. Przy pomocy tych aparatów, artylerja przeciwlotnicza może zwalczać płatowce nawet w nocy.

Dla zabezpieczenia portu od niespodziewanego napadu okrętów nieprzyjaciela w nocy, albo podczas mgły, oraz aby zmusić jego okręty do trzymania się zdala od wybrzeża, na drogach do portu ustawia się miny. Miny są stawiane czasami w znacznej odległości od wybrzeża i stwarzają duże niebezpieczeństwo dla okrętów, gdyż wybuch jednej wystarczy, aby zatopić okręt, albo go na dłuższy czas unieruchomić.

Podczas wojny rosyjsko - japońskiej od miny zginął rosyjski pancernik „Pietropawłowsk", przyczem zatopiona została cała jego załoga z dowódcą floty na czele. Podczas zaś wojny światowej, bardzo dużo okrętów wojennych i handlowych stało się ofia-



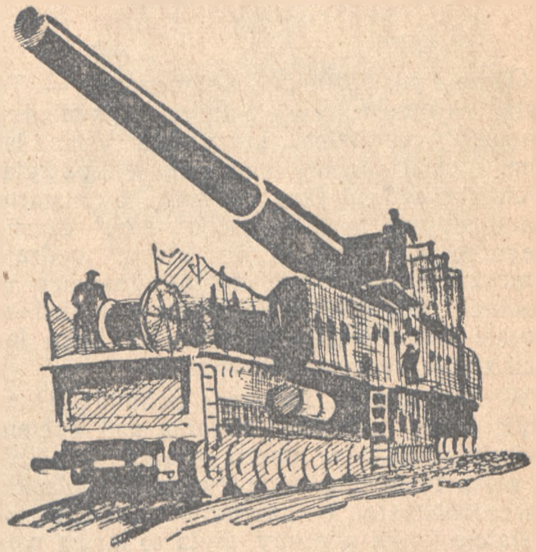
Zamaskowana baterja nadbrzeżna.

rami min, między innemi jeden z największych pancerników angielskich.

Dobrze zorganizowana obrona wybrzeża może stawiać długi i skuteczny opór. Przykładem tego może służyć obrona Dardaneli podczas wojny światowej, gdy wszystkie wysiłki angielskich i francuskich sił morskich i lądowych spełzły na niczem, dzięki bohaterstwu wojsk tureckich, kierowanych umiejętnie przez generałów niemieckich.

Bazą floty polskiej jest Gdynia. Niemcy mają na wybrzeżu bałtyckiem następujące twierdze: Kilonja, Świnoujście i Pilawa. Głównemi twierdzami floty szwedzkiej są Karlsksena i Vaxholm obok Sztokholmu. Flota angielska posiada twierdze morskie na całym świecie. Najpotężniejszemi są Portsmouth w Anglji, Gibraltar i Malta na morzu Śródziemnem, Singapore na Oceanie Spokojnym. Głównemi bazami floty francuskiej są: Brest, Cherbourg, Tulon i Bizerta; włoskiej — Spezia i Tarent. Flota japońska posiada szereg potężnych twierdz morskich, najgłówniejszemi są Jokohama, Kure i Sasebo.

R. C.



Ciężkie działo nadbrzeżne, poruszające się wzdłuż toru kolejowego.

Zagadka węgorza

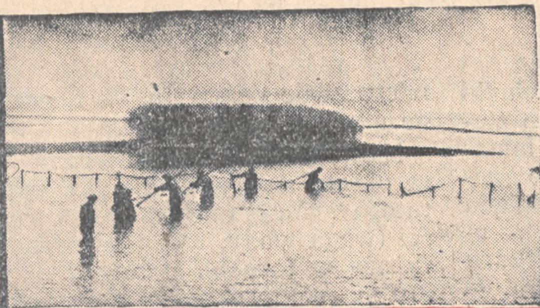
Gdzie i jak rozmnaża się węgorz? — To pytanie zajmowało wiele umysłów, a między innemi i Arystotelesa, który dwa tysiące lat temu myślał również nad niem. Nikt z żyjących nie widział ikry tej ryby. Skonstatowano jedynie fakt, że młodziutkie czarne węgorze, nie grubsze od włosa, wędrują z morza w górę rzek, by, osiągnąwszy w słodkich wodach rzek i stawów niejednokrotnie długość dwu metrów, po kilku latach znów wędrować do morza.

W 1904 r. prof. Johannes Schmidt, Duńczyk, który prowadził badania nad życiem drobnoustrojów w morzu, znalazł w pobliżu wysp Ferroe malutkie stworzonka, płaskie i przezroczyste, o czarnych oczkach w kształcie listka wierzby. Była to larwa węgorza o długości 75 mm.

Ponieważ wszystkie larwy węgorza, znalezione w ciągu kilkunastu lat badań przy ujściach rzek europejskich, np. przez włoskich przyrodników Grassi i Galandrucio miały niezmiennie 75 mm. długości, prof. Schmidt przypuszczał, że znalazły się one tam, jak również przy wyspach Ferroe, przyniesione prądami morskiemi. Ponieważ jedynym prądem przy tych wyspach jest prąd idący od Ameryki, profesor Schmidt dotarł do wysp Bermudów i odkrył, że w pobliżu tych wysp, na głębokości 1000 metrów, węgorz europejski składa jajeczka, z których powstaje nowa generacja węgorzy. Jajeczko to jest całkiem przezroczyste, wielkości jednego milimetra w przekroju. Z jajeczka tego wykluwa się larwa długości 4 mm. Jest ona lżejsza od wody dzięki małej zawartości tłuszczu, co pozwala jej unosić się zwolna w górę ku przestrzeniom ogrzanym słońcem. Tu zaczyna się wkrótce odżywiać mikroskopijnemi roślinami. Wielkość jej teraz wynosi 6 mm. Na głowie ukazują się malutkie czarno - srebrne punkciki — są to oczy. Prąd Golfsztrom i wiatry prowadzą larwy w kierunku wschodnim. Dwa lata trwa ich podróż do Europy, Półn. Afryki, na północ do Norwegji. Inne przedostają się cieśniną Gibraltarską do morza Śródziemnego. W ciągu tej podróży larwy rosną i osiągają 75 mm. długości. Przebyły one 6 tysięcy km., zachowując przezroczystość i płaskość. W pobliżu ujść rzek czeka je pierwsza przemiana. Larwa zmienia tu swoje ciało płaskie na cylindryczne i nieprzezroczyste. Pojawiają się też naczynia krwionośne z krwią, której nie posiadała larwa. Teraz stworzonka te oczekują odpowiedniego momentu, aby wejść do ujścia rzek. Takim momentem są zwykle burzliwe noce, podczas których całą ławicą wchodzą do rzek. Nie są to jednak jeszcze węgorze. Czeka je jeszcze jedna metamorfoza. Skóra ich pokrywa się barwą ciemno - zieloną, ciało wydłuża, ruchy stają się przyśpieszone, pletwy rozwijają się. W kilka dni przeobrażają się one w małe węgorze. Całkowita metamorfoza od chwili urodzenia trwała trzy lata.

Ogromna ilość tych małych węgorzy dzieli się na dwie grupy, z których część pozostaje i żyje w rozlewiskach i bagnach wybrzeży, osiągając długość pół metra w ciągu 5—6 lat; są to samce. Druga grupa idzie w górę rzek i potoków, dostaje się do stawów i jezior. W końcu 6-tego roku życia węgorze te osiągają długość jednego metra, a czasami i więcej — są to samice węgorza. W tym okresie odznaczają się one ogromną żarłocznością — wprost zwierzęcą — jest to bowiem okres, w którym gromadzą one zapasy tłuszczu. W ciągu ostatniego miesiąca pobytu w słodkich wodach węgorze te zmieniają się bardzo: brzuch, dotąd bronzowy, staje się biały, oczy powiększają się, płetwy potężnieją.

Nadeszła teraz już chwila opuszczania stawów i rzek. Idą do morza ławicą i tu łączą się z samcami, które w pobliżu morza przebywają cały czas. Wszystkie węgorze z całej Europy zachodniej aż po Norwegję, i z Europy Środkowej oraz z Afryki północnej, idą w jednym kierunku, a mianowicie do miejsca na oceanie Atlantyckim w pobliżu wysp Bermudzkich. Podróż ta trwa od 6 do 8 miesięcy. Badania prof. Schmidt'a wykazały, że w czasie tej podróży węgorze się nie odżywiają, lecz żyją nagromadzonemi zapasami tłuszczu. Na niezmierzonych głębiach wód przy Bermudach samice składają ikrę, umierając natych-









Jesienny połów na wodach śródlądowych. 1. Zakładanie sieci. 2. Piękny okaz karpia. 3. Suszenie sieci. 4. Obfity połów

miast z wyczerpania. Dotychczas bowiem nie zdarzyło się złapać samicy już po złożeniu ikry. Jest to zapewne jedna z najbardziej tajemniczych ryb, która zamieszkuje nasze wody, na której życie składa się 6 tys. km. podróży na powierzchni oceanu do ujścia rzek, i drugie 6 tysięcy km. powrotnej drogi w głębinach morskich.

Prof. Schmidt badał kwestję rozmnażania i życia węgorza przez osiemnaście lat!

Stanisław Bełżecki

Lotniskowiec

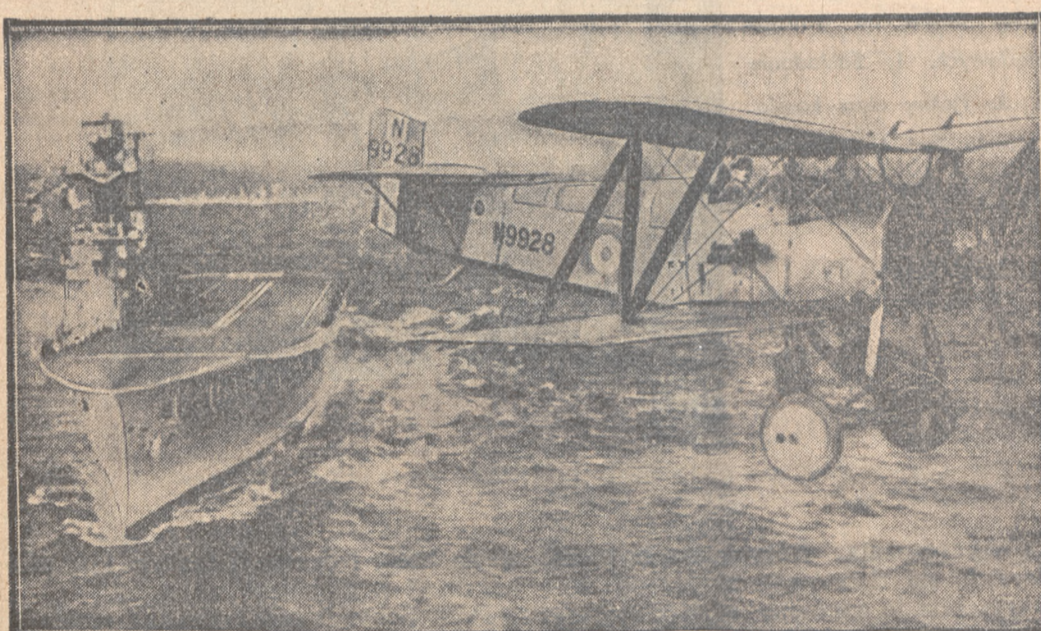
Nowoczesne zdobycze na polu techniki wzrastają w zawrotnem tempie. Co do niedawna było jeszcze przedmiotem fantastycznych pomysłów — dziś staje się rzeczywistością. Człowiek chciwie podgląda i odkrywa najgłębsze tajniki przyrody, ujarzmiając jej siły dla swych celów. Suma skoordynowanych prac — wysiłku woli, — wiedza i technika, przynoszą człowiekowi jedno zwycięstwo po drugiem.

Jednym z najważniejszych zwycięstw w nowoczesnej technice, są pływające po morzach lotniska dla samolotów tak zwane lotniskowce. Warto przypatrzeć się zbliska tym olbrzymom — okrętom i zapoznać się z ich celem.

Lotniskowiec jest wielkiem okretem wojennym, przeznaczonym do przewożenia samolotów. Posiada on pokład lotniczy, długości około 100 m., umieszczony na górze okrętu, i tak rozplanowany, żeby mostek, kominy i działa nie przeszkadzały startowaniu i lądowaniu samolotów. Pod pokładem lotniczym znajduje się kilka innych pokładów, na których mieszczą się hangary dla samolotów, warsztaty, magazyny, pomieszczenie personelu, — wreszcie normalne urządzenia okrętowe.

Największemi lotniskowcami na świecie są okręty amerykańskie „Lexington" i „Saratoga". Mają one po 33.000 ton wyporności (waga wody, wypartej przez okręt, wyrażona w tonach). Długość okrętu wynosi 270 m. — szerokość 32,5, a zagłębienie 8,5 metrów. Długość pokładu lotniczego wynosi 268 m. — szerokość od 26 do 27 m. Wysokość nad poziomem wody wynosi 18 m., — siła maszyn 200.000 koni parowych! Szybkość tego potwora wynosi 34 węzły, czyli około 60 km. na godzinę. Uzbrojenie składa się z 8 wielkich dział — ponadto 12 dział przeciwlotniczych, — 20 ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych i z 4-ch wyrzutni torpedowych. Każdy z tych okrętów zabiera około 80 samolotów, a załoga wraz z personelem lotniczym liczy 200 oficerów i 1900 marynarzy i lotników. Koszt budowy takiego kolosa wynosi... 45 miljonów dolarów w złocie — czyli około 400 miljonów naszych złotych.

Oprócz lotniskowców, opisanych wyżej, istnieją także transportowce lotnicze, to jest.



Angielski lotniskowiec „Eagle", obok samolot, który wystartował.

mniejsze okręty, nie posiadające pokładu lotniczego. Rolę pokładu gra tu katapulta — przyrząd do wyrzucania wodnopłatowca w powietrze, zapomocą prochu lub sprężonego powietrza. Okręty te przewożą od 8 — 15 samolotów.

Lądowanie samolotów na okrętach jest bardzo trudne i wymaga wielkiego opanowania nerwów pilota, gdyż przestrzeń jest wąska i pokład za dotknięciem aparatu — buja się. Aby osłabić szybkość samolotu — na pokładzie znajdują się specjalne hamulce. Są to zwyczajne linki, przeciągnięte przez pokład, zakończone ciężarkami. Z chwilą, gdy samolot siada, zaczepia się o linki—zrywa je, zaś ciągnące się po pokładzie ciężarki, powodują osłabienie szybkości aparatu. Samoloty z pokładów hangarów, są wyciągane zapomocą wind. Oprócz tego są specjalne żórawie, które wyciągają z wody na pokład — wodnopłatowce.

Samoloty, zaokrętowane na lotniskowcach, są potężnem narzędziem pomocniczem floty. Służą one do służby wywiadowczej i obserwacyjnej — są poprostu jej oczami. Uzbrojone w bomby — podnoszą ogromnie siłę bojową marynarki wojennej.

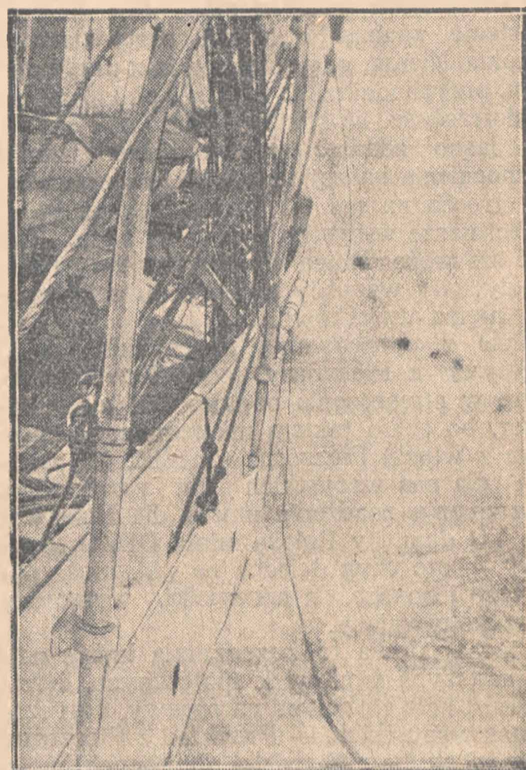
Marja Wardasówna

Dziatwa szkolna nas uczy

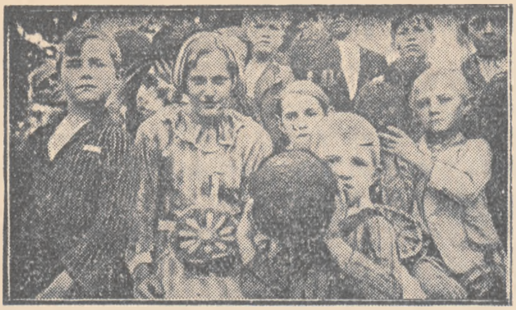
„Grecja i Rzym w starożytności, a Anglja, Stany Zjednoczone i Japonja w czasach obecnych świadczą dobitnie, jak wielkie dla państwa miało i ma znaczenie władztwo morskie tak pod względem militarnym, jak kulturalnym i ekonomicznym. Dzięki władztwu morskiemu Grecja i Rzym panowały nad światem, dzięki władztwu morskiemu z głosem Anglji, Ameryki czy Japonji liczą się wszystkie państwa.

Polska w zaczątkach swych dziejów dąży do opanowania i utrwalenia się na wybrzeżu Bałtyku, ale stale odpychana przez ludy germańskie, traci dostęp do morza i pod naporem wrogów traci niepodległość — dopiero wojna światowa i odzyskanie przez Polskę niepodległości sprowadza państwo nasze spowrotem nad Bałtyk, ale w jak uszczuplonej formie: skrawek piasczystego i głuchego wybrzeża. Czepia się tego skrawka myśl państwowa, a społeczeństwo zaczyna stopniowo rozumieć znaczenie morza dla państwa. w szalonem tempie powstaje port i miasto Gdynia, a na wszystkie strony świata podążają statki polskie pod polską banderą, roznosząc sławę imienia polskiego, gruntując jej władztwo morskie.

To wszystko: Gdynia i statki polskie — to nasz dorobek, dorobek polskiej krwawicy: robotnika, urzędnika, rolnika, przemysłowca. I szkoła udział wzięła w tym wyścigu pracy. „Szerokie masy dziatwy szkolnej to najmłodsze pokolenie, niejednej odmawia sobie przyjemności, by grosz zaoszczędzony oddać na rozwój naszej floty narodowej. Oto przykład: razu pewnego miałam pogadankę z dziećmi o morzu polskiem i o potrzebie rozwoju floty. Dzieci słuchały uważnie, a na drugi dzień wszystkie kupiły po 1-ym lub więcej znaczku, przeznaczonym na cele „Floty". Jeden tylko chłopak nie kupił, siedząc cichutko w ławce. Raptem wy-



„Dar Pomorza" w drodze naokoło świata.



Dzieci polskich osadników w Brazylji przy zbiorze szyszek pinjorowych, smacznego pokarmu dla ludzi i zwierząt. —

buchnął płaczem, więc biegnę i uspokajam, zapytując o przyczynę. — „Bo ja nie mogę nic dać". — Dałam mu znaczek, mówiąc: „Oddasz mi kiedyś, gdy będziesz miał". — Ucieszył się chłopczyna, a na drugi dzień podchodzi do mnie nieśmiały, wreszcie wyciąga... jajko i ze słowami: — Ja to dam, by Polska miała dużo okrętów" — wręcza mi swoją zapłatę. Nie mogłam się powstrzymać — łzy spłynęły mi po twarzy.

Obrazek ten najlepiej może ilustruje zrozumienie znaczenia morza przez dziatwę szkolną. Nieraz, gdy sobie ten fakt przypominam, przychodzi mi na myśl, że ci, którzy już są dojrzałymi, na stanowiskach i powinni sobie jasno zdawać sprawę z konieczności wzmocnienia naszej floty—jakże nieraz skąpią grosza na ten tak ważny cel, na który dzieci nasze wszystko gotowe są oddać. Tak być nie może: Praca wydaje rezultaty tylko wtedy, gdy wszyscy zwarcie do celu dążą gdy niema wyjątków".

Tyle z opracowania nauczycielki p. A. Hukowej z Pieczorny pow. Krzemieniec, które w streszczeniu podaje. Ten mały bohater, bo tylko takiem mianem mogę chłopaka z wioski Pieczorna określić, jak wielkim dla nas wszystkich jest przykładem zrozumienia znaczenia morza dla Państwa: **„Ja TO dam, by Polska miała DUŻO okrętów"** — oto czyn dziecka ze wsi, może obdartego i bosego, a jak wielki, wymowny i przekonywujący.

Niechaj słowa te przeczytają ludzie najrozmaitszych środowisk społecznych, ludzie ofiarni i ludzie obojętni na sprawy, dotyczące nas wszystkich. — Przykład z Pieczorny pobudzi chyba najbardziej obojętnych, może wstydem zarumieni niejednego z nas gdy porówna swoją ofiarność z ofiarnością dziatwy szkolnej.

Przykład Pieczorny niech też przemówi do serc całej młodzieży szkół średnich i zawodowych. Młodzież ta z pewnością przejmie się rolą propagatorów spraw morskich, garnąc się i tworząc Koła Szkolne Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Przykład żywy chłopaka z Pieczorny, przemawiając do wszystkich, niechaj roznieci w umysłach młodzieży zapał do spraw morskich, a wśród starszego pokolenia, w społeczeństwie całem, niechaj wywoła żywy oddźwięk, a wtedy będzie można powiedzieć: „Polska będzie miała **dużo** okrętów".

Zygmunt Sobański.



Uczniowie polskiej szkoły rolniczej w Paranie przy zajęciach praktycznych z miernictwa.

Z życia Polaków w St. Zjedn. Am. Półn.

Nie wszyscy nasi rodacy, jak wiemy, mają szczęście mieszkać i pracować w kraju ojczystym. Olbrzymia część narodu polskiego, bo aż 8 miljonów Polaków żyje rozproszona po całej kuli ziemskiej w większych lub mniejszych skupieniach.

Największą, a niewątpliwie i najpotężniejszą jest kolonja polska w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, która wynosi ogółem 4 miljony ludzi i gdzie naprz. samo miasto Chicago liczy 600 tysięcy Polaków, jest więc po Warszawie największem polskiem skupieniem na świecie.

Kolonja polska w Ameryce bierze czynny udział w życiu swej drugiej ojczyzny —Stanów Zjednoczonych, jednocześnie jednak ma swoje własne, wewnętrzne zagadnienia polityczne, społeczne, wychowawcze i t. p.

Ostatnio w dniach od 10 do 15 września r. b. odbył się w mieście Springfield 41-szy Sejm Zjednoczenia Polskiego Rzymsko-Katolickiego, jednej z najpotężniejszych organizacji polskich w Ameryce. Na Sejmie tym, poza dokonaniem wyborów do nowego Zarządu, dużo czasu poświęcono wysłuchaniu sprawozdań delegatów z II Zjazdu Polaków z Zagranicy w Warszawie, z sierpnia r. b., przyczem sprawę przystąpienia do powołanego na tym Zjeździe do życia, Światowego Związku Polaków z Zagranicy przekazano do załatwienia nowemu zarządowi.

Polonja amerykańska poświeca również dużo uwagi sprawom wychowawczym. We wrześniu odbyło się w Domu Narodowym w Nowym Jorku kwartalne zebranie Centrali Polskich Szkół Dokształcających w Ameryce. Złożone sprawozdania świadczą o usilnej pracy centrali, która bierze czynny udział zarówno w przygotowaniach do wystawy w Buffalo, jak i w zjazdach oświatowych. Ponadto centrala sporządziła odznaki szkolne i zorganizowała „Święto Szkoły Polskiej", co ma duże znaczenie propagandowe. Wreszcie, dążąc do podtrzymania polskości w szkołach, z jednej strony wysyła regularnie komunikaty i sprawozdania do komitetów szkolnych, z drugiej zaś pracuje nad uzyskaniem prawa nauczania języka polskiego w możliwie największej ilości szkół.

We wrześniu również, w jednej z gmin Związku Narodowego Polaków, obchodzono uroczyście poświęcenie sztandaru, ofiarowanego przez gminę dla drużyny harcerskiej. W uroczystości tej — poza członkami Związku — wzięli udział przedstawiciele Rządu Polskiego. Stawiła się też licznie młodzież harcerska, która urozmaiciła uroczystość popisami artystycznemi.

Z dumą możemy tu jeszcze podkreślić że, jak wykazują sprawozdania szkół amerykańskich, młodzież polska osiąga w nauce najlepsze wyniki. W jednym z okręgów Nowego Jorku naprz. na 72 uczniów wyróżnionych—polskich dzieci zostało wyróżnionych 58. W innej dzielnicy Nowego Jorku odznaczone zostało 10 dzieci. Przynosi to chlubę narodowi polskiemu.

Miłemi dla Polaków były również uroczystości stulecia miasta Kościuszko. Jest to niewielkie miasteczko, położone nad rzeką Mississipi. Co najciekawsze jednak, to to, że w mieście tem niema prawie zupełnie Polaków, a nazwę swoją zawdzięcza ono pewnemu obywatelowi amerykańskiemu Williamowi Doodowi, który w ten sposób chciał uczcić pamięć wielkiego bohatera Polski, dzielnego obrońcy wolności amerykańskiej. Projekt Dooda inni obywatele miasta przyjęli ze szczerym zapałem i entuzjazmem i dziś miasteczko Kościuszko święci już 100-letnią rocznicę swego istnienia.

O tem, jak wdzięcznie chowają w swej pamięci Amerykanie tych wszystkich, którzy niegdyś walczyli za ich wolność, świadczą również uroczystości ku uczczeniu pamięci Pułaskiego.

Na mocy uchwały Kongresu Amerykańskiego dzień 11 października r. b. został poświęcony uczczeniu pamięci Kazimierza Pułaskiego. W dniu tym przystrojono wiele domów prywatnych i wszystkie gmachy państwowe w chorągwie o barwach narodowych amerykańskich i polskich; w szkołach zorganizowano okolicznościowe uroczystości, w kościołach odprawiono solenne nabożeństwa. Miasto Merridan w stanie Connecticut wystawiło wspaniały pomnik naszego bohatera. W uroczystości brały udział nietylko rząd i koła oficjalne, ale również wszystkie warstwy społeczeństwa amerykańskiego.





W lecie r. b. odwiedziła porty Zachodniej Afryki delegacja Ligi M. i K., zatrzymując się dłużej w Liberji. Obecnie rząd murzyńskiej Republiki Liberyjskiej zaprosił, jako swoich doradców, dwóch Polaków: dr. Jerzego Babeckiego — do spraw higjeny i sanitarnych i inż. Tadeusza Brudzińskiego — do spraw ekonomicznych. Powyżej wieś i rodzina murzyńska w Liberji.

Pierwszy Polak w Chinach M. Boym

W dziejach misji katolickiej na Dalekim Wschodzie wybitną rolę odegrał w XVII wieku Polak — Jezuita ks. Michał Boym. Z rodziny pochodzenia węgierskiego, osiadłej we Lwowie i piastującej tam w osobach różnych swych członków wysokie urzędy i godności miejskie, wstąpił do Zakonu Jezuitów i poświęcił się z zapałem i głęboką wiedzą misji w Chinach, wykonywując w tym wypadku pracę pionierską dla katolicyzmu z ramienia Kurji Rzymskiej, a pod formalnymi protektoratem portugalskim.

Ten pierwszy kontakt z dynastją Ming i dworem cesarza chińskiego Young-Li, nawróconego wraz z wielu książętami przez ks. Boyma na katolicyzm, miał mieć doniosłe następstwa polityczne w walce z inwazją dynastji Mandżurskiej, ks. Boym był pierwszym oficjalnym ambasadorem europejskim w Chinach, dokąd udał się w r. 1646, mając lat 34, i gdzie spędził w Kawan-Si pierwszych lat 6 w niezmordowanej pracy na polu religijnem, politycznem i naukowem.

Cesarz Young-Li i rząd chiński wysłali go w r. 1652 do Europy (Wenecja i Rzym) z relacjami i prośbą o pomoc monarchów katolickich przeciw najazdowi mandżurskiemu. Po jakimś czasie powrócił Boym do Chin, nie uzyskawszy dla nich ratunku, i spędził tam resztę życia, jako świadek upadku katolickiego dworu chińskiego. W sile wieku

z rozpaczy i wyczerpania zmarł tam w r. 1659.

Pierwszy to bodaj Europejczyk który starał się z każdego punktu widzenia poznać kulturę i życie chińskie, by je udostępnić Zachodowi w pracach drukowanych oraz rozpowszechnianych w rękopisach wśród czynników zainteresowanych. Znanych jest kilkanaście dzieł łacińskich, francuskich i niemieckich Boyma, poświęconych ogólnemu opisowi Chin (z mapami własnoręcznemi Boyma) oraz kwestjom specjalnym, jak medycyna (przekład ksiąg Wang-Cho-Ho), botanika, katechizm dla użytku Chińczyków, słownik i materjały językowe i t. d., w których to dzieł tytułach zawsze podkreślana była polskość autora. W Polsce jednak i po polsku wydawane nie były. Pisma Boyma były współcześnie wielokrotnie przedrukowywane oraz zużytkowywane przez innych autorów.

W polskiej literaturze postać Boyma znana jest od czasów Krasickiego tylko z krótkich, niedokładnych życiorysów i wzmianek bibljograficznych. Pierwsza wogóle większa praca jemu poświęcona ukazała się niedawno po francusku w monografji uczonego genewskiego Roberta Chabrie. Rzecz wyczerpująco oświetlająca ten ciekawy rozdział dziejów na podstawie nieznanych źródeł archiwalnych (watykańskich, weneckich, portugalskich i innych). **R.**

Z życia kół szkolnych

Komisja dla Spraw Młodzieży — na podstawie doświadczeń z ubiegłego roku szkolnego — wprowadziła do regulaminu Kół Szkolnych L. M. K. pewne zmiany i poprawki, które ostatnio zostały zatwierdzone przez Zarząd Główny, jako obowiązujące. Zmiany te, dążące do usprawnienia działalności Kół Szkolnych, dopuszczają obecnie organizowanie w wyjątkowych wypadkach Kół Szkolnych przy zgłoszeniu już 10 członków, jednak za uprzedniem uzyskaniem zgody Zarządu Głównego. Następnie nowy regulamin wyłuszcza zasady, które winny być zachowane przy założeniu Koła względnie — w braku takiej komórki — dla prowadzenia wśród młodzieży akcji propagandowej, a także określa rok urzędowania władz Koła. Najważniejszą zmianą w nowym regulaminie jest przepis, na podstawie którego Koło zatwierdza i rejestruje najbliższy Oddział L. M. K., który zarazem dostarcza Kołu pieczęć i legitymacje członkowskie.

Równocześnie Zarząd Główny zatwierdził wytyczne do programu pracy Kół Szkolnych, które wraz z regulaminem można otrzymać na zapotrzebowanie właściwych Oddziałów.

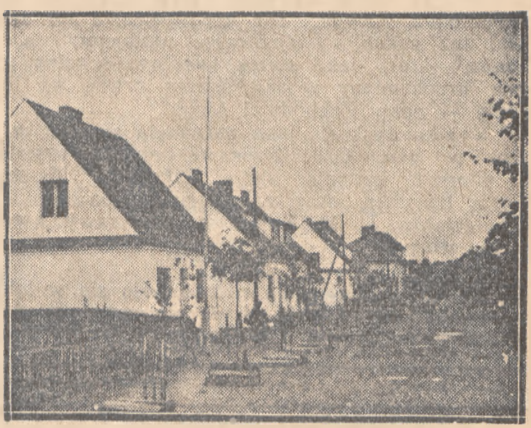
*

Dotychczas nie została jeszcze podjęta na terenie szkół planowa zbiórka na F. O. M., choć na terenie całego państwa objęła już wszystkie warstwy społeczeństwa. Stało się to z przyczyn niezależnych od władz L. M. K. Obecnie Komisja dla Spraw Młodzieży przygotowuje projekt, mający ustalić w porozumieniu z kompetentnemi władzami szkolnemi zasady i formy zbiórki na F. O. M. wśród młodzieży.

Zbiórka będzie przeprowadzana na ogólnych zasadach, t. zn. przez rozsprzedaż znaczków F.O.M., które zostaną rozesłane przedtem do wszystkich szkół za pośrednictwem władz szkolnych.

*

W wielu wypadkach zespół młodzieży, pragnący powołać u siebie Koło Szkolne L. M. K., nie zawsze potrafi uporać się z pierwszemi trudnościami organizacyjnemi, aby na właściwej drodze przeprowadzić jego zatwierdzenie i uzyskać jaknajszybciej niezbędny dla pracy materjał organizacyjny i propagandowy. Aby organizatorów nowych Kół Szkolnych uchronić od tych trudności, jeszcze raz wyjaśniamy, że wszelkie te formalności przeprowadza Kołu Szkolnemu najbliższy Oddział L. M. K., który statutowo jest do tego powołany. O ile zaś w bliższej okolicy niema Oddziału L. M. K., należy wówczas zwrócić się do Oddziału Powiatowego, a w wyjątkowych tylko wypadkach do Okręgu. Natomiast bezpośrednie zwracanie się Kół Szkolnych do Zarządu Głównego przedłuża tylko załatwienie każdej sprawy, gdyż zasadniczo Zarząd Główny i tak jest zmuszony przekazać ją do załatwienia właściwemu Okręgowi i Oddziałowi. Oddział również zamawia dla Koła wszelkie druki i „Polskę na Morzu".



Nowe domki rybackie na Helu.

Wiadomości organizacyjne

W dniu 23 września r. b. odbył się w Lublinie pod przewodnictwem Prezesa Okręgu — p. płk. Iwanowskiego Zjazd Zarządów Powiatowych Oddziałów L. M. K. z obszaru woj. lubelskiego, mający za zadanie ustalić plan dalszego rozbudowania Okręgu pod względem organizacyjnym, oraz rozwinięcia intensywniejszej akcji dla zbiórki na F. O. M. Złożone sprawozdania z działalność Zarządu Okręgu i Oddziałów Powiatowych wykazały wysoki poziom pracy tych organów L. M. K. oraz nadzwyczajny dorobek całego Okręgu w okresie jego działalności, t. j. za 4 ostatnie lata, w ciągu których liczba Oddziałów wzrosła z 8-miu do 158-iu, zaś członków z 400-tu do 27061. Najlepszym dowodem energicznej i pomyślnej działalności Okręgu była końcowa uchwała, powzięta przez Zjazd, że do końca r. b. woj. lubelskie zostanie pokryte siecią placówek L. M. K. w każdej gminie.

*

W dniu 10 października r. b. odbyło się w Nowogródku posiedzenie Zarządu Okręgu L. M. K., zwołane przez Prezesa Okręgu — p. wicewoj. K. Fialę dla załatwienia bieżących spraw organizacyjnych i personalnych, oraz celem uchwalenia planu prac na najbliższą przyszłość. Zarząd Okręgu stwierdził zgodnie, że pierwsze miejsce w jego pracach zająć musi akcja zbiórki na F. O. M. a następnie organizacja Kół Szkolnych L. M. K. W tym celu zostały na posiedzeniu powołane do życia 2 sekcje: zbiórki na F. O. M. — pod przewodn. p. nacz. C. Gałasiewicza i sekcja szkolna — przew. p. insp. Chruściel. Jednocześnie p. insp. Kaczyński został wybrany Sekretarzem Zarządu Okręgu.

*

Zarząd Okr. Warszawskiego L. M. K. zwołał w dn. 27 września r. b. zebranie prezesów Oddziałów m. st. Warszawy, na którem prezes Zarządu Gł. — p. gen. Orlicz-Dreszer przedstawił dotychczasowe wyniki akcji pionierskiej, podjętej przez L. M. K. dla nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z krajami kolonjalnymi, oraz celem usunięcia kosztownego i szkodliwego pośrednictwa obcych. Dla zrealizowania tej akcji został już zakupiony żaglowiec motorowy p. n. „Elemka" który jako statek handlowo-szkolny zostanie uruchomiony w najbliższym czasie na linji Gdynia — porty Zachodniej Afryki.

W wyniku dyskusji, jaka rozwinęła się nad referatem p. gen. Orlicz-Dreszera obecni postanowili poprzeć czynnie akcję Zarządu Głównego w tym kierunku, oraz zadeklarowali na ten cel od Oddziałów L. M. K. m. st. Warszawy kwotę 20 tys. złotych.

*

W dniu 14 października r. b. odbyło się w lokalu Zarządu Głównego L. M. K. pierwsze posiedzenie przewodniczących Okręgowych Sekcyj Prop. Mar. Wojennej, zwołane dla ustalenia dotychczasowych wyników zbiórki na F. O. M. oraz nakreślenia planu, zmierzającego do spotęgowania akcji zbiórki i jej dalszego usprawnienia.

*

Zarząd Główny L. M. K. wyda w najbliższych tygodniach Informator Morski i Kolonjalny — zamiast projektowanego uprzednio Kalendarza na 1935 rok. Informator obejmie wszechstronne informacje z tych dziedzin, któremi zajmuje się L. M. K., oraz szereg ilustracyj, rysunków barwnych map i tablic. Informator, mający składać się z około 400 stron druku, będzie do nabycia w cenie około 3 zł. za egzemplarz.



W roku 1933 mieliśmy na wybrzeżu 1631 rybaków, rozporządzających 713 łodziami żaglowemi i 173 łodziami motorowo — żaglowemi. Ogólny przybrzeżny połów ryb morskich w Polsce wyniósł w tym roku 7.620.000 kg., wartości 1.735.900 złotych. Oprócz tego w 1933 r. polscy rybacy złowili na dalekim morzu 6.340.000 kg. śledzi, wartości 2.853.500 zł.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa Widok 10 telefony: red 290-18 admin 533-88

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. zakł. graf. „PRASA POLSKA" S. A. Warszawa.